



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

SYNTHÈSE 53^{ème} RÉUNION DU CLUB CLE-DOUANES 12 Décembre 2014 « Dématérialisation et transport »

ANIMATION

- Jean ACRI - Consultant en facilitation du commerce et des transports internationaux
- Philippe BONNEVIE – AUTF
- Mme Michèle PETITGENET – Présidente de l'ODASCE

LEXIQUE pour la facilitation de la lecture :

CCS : Cargo Community System

CDU : Code des Douanes de l'Union

CMR : Convention de transport de Marchandise par la Route

ECS : Export Control System

ENS : Déclaration sommaire d'entrée

EXS : Déclaration sommaire de sortie

EM : État Membre

IATA : Association Internationale du Transport Aérien

IRU : Union International des transports Routiers

NSTI : Nouveau Système de Transit Informatisé

OMD : Organisation Mondiale des douanes

PFM : Procédure Fluvio/Ferro Maritime

SI : Systèmes d'information

SH : Système Harmonisé de codification des marchandises

TIR : Transit international routier

TMS : Transport Management System

INTRODUCTION DE MICHÈLE PETITGENET

Présidente de l'ODASCE

ANNONCE : l'ODASCE, après 18 mois de travail intense, a présenté le dossier de certification de ses parcours de formation (*cf. annexe du CR*).

J'ai la joie et le plaisir de vous annoncer que nous avons obtenu la certification ISQ-Qualification, qui va nous permettre de délivrer des certificats professionnels en liaison avec la Fédération de la Formation Professionnelle, pour les **parcours ODASCE « MANAGER »**. La certification des parcours « ASSISTANT » et « GESTIONNAIRE DES OPERATIONS » suivra au 1^{er} trimestre 2015.

DÉMATÉRIALISATION ET TRANSPORT

Les projets de dématérialisation dans le domaine des transports ou e-freight visent à établir un cadre pour les échanges d'informations entre les différents acteurs de la chaîne logistique du transport de marchandises afin de faciliter la circulation, l'accès et l'utilisation des informations.

But : l'amélioration de l'efficacité et la réduction des coûts des opérations de transport de fret.



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

Quelle évolution du transport international dans un monde de dématérialisation ?

Quels sont les projets les plus avancés, et à quel horizon ?

Quelles sont les évolutions informatiques à prévoir pour les entreprises de transport et les chargeurs ?

Quels impacts sur les procédures douanières ?

Le suivi en temps réel des marchandises est un besoin des chargeurs lorsqu'ils entendent intégrer le transport dans la chaîne de valeur ajoutée et c'est également une des conditions de la performance des transporteurs.

Le domaine du transport de marchandises évolue selon une optique d'intégration de plus en plus forte de la chaîne de transport et de la logistique dans les systèmes Intégrés de gestion des entreprises.

La dématérialisation consiste à transposer des documents papiers en DONNÉES numériques... quid dans le domaine des transports ?

Au-delà des technologies jusqu'où va cette démarche en termes de contraintes et d'exigences ?

Gains de productivité, réactivité, sécurité, réductions de coûts, pérennité du capital documentaire des entreprises, conformité avec la législation...

Qu'en est-il de l'organisation à mettre en place, de l'impact humain ?

Quelles vérités en termes de développement durable, sujet qui prend toute sa place dans le domaine des transports ?

Autant de questions auxquelles M. Jean ACRI répondra lors de cette conférence afin de vous aider à mieux appréhender les projets de dématérialisation dans le domaine des transports.

M. Philippe BONNEVIE nous présentera quant à lui le point de vue des chargeurs sur ce sujet.

INTERVENTION DE JEAN ACRI

Consultant en facilitation du commerce et des transports internationaux - Voir présentation en PJ

Chacun peut avoir sa définition de la dématérialisation, mais elle ne conduit pas toujours à des solutions compatibles.

RAPPEL HISTORIQUE DE L'ÉVOLUTION DE LA DÉMATÉRIALISATION

Le secteur bancaire a été le secteur de pointe. Dans le domaine du commerce international et du transport il y a eu des tentatives dans le passé mais l'accélération a eu lieu après les attentats de 2001 : la nécessité d'avoir une traçabilité des opérations, puis des marchandises, puis des opérateurs est apparue.

Diverses initiatives mondiales en ont résulté et ont contribué à accélérer le processus :

- le cadre des normes SAFE de l'OMD repose en grande partie sur les échanges de données et le concept de l'OEA repose en partie sur la capacité de transmettre des informations.

- L'UE a connu avec le lancement du NSTI un balbutiement qui s'est ensuite généralisé à toutes les procédures de transit et procédures douanières.

- Autre Initiative : Les travaux de la CNUCED et le déploiement de SYDONIA/ASYCUDA dès le milieu des années 80.

La démarche de dématérialisation a donc été accélérée ces dernières années et pas forcément par le secteur privé mais plutôt à l'initiative des administrations.

Lorsqu'on parle de dématérialisation des procédures, on parle de transmission de données et la plupart des systèmes ont été conçus sous l'angle national des import-export dans un pays (groupe de pays pour l'UE par ex.) , mais on ne s'est pas posé la question plus complexe des transits et transits internationaux



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

au-delà d'un même pays où il y a un certain nombre d'obstacles : langue, alphabet, solutions techniques et façons différentes d'aborder les procédures douanières et procédures du commerce international.

Or, la dématérialisation des documents de transport et des déclarations en douane ne peut se gérer sous le seul angle national.

QU'EST-CE QUE LA DÉMATÉRIALISATION ?

Il y a différentes conceptions de la dématérialisation du commerce international : transmission de fichiers contenant des données qui pourront être traitées de façon automatique mais qui demande des systèmes de gestion de données complexes, documents en .PDF, etc. Pour certains, la dématérialisation est la suppression du papier, pour d'autres c'est une suppression partielle, c'est-à-dire des données électroniques qui pourrait être recréé en papier ou complétées par des documents papier.

POURQUOI DÉMATÉRIALISER ?

La valeur d'une information arrivée au bon moment est devenue un critère de performance. Elle permet aussi l'accélération du processus sans perte de temps avec les ressaisies, les redondances..., Dématérialiser c'est anticiper les opérations, c'est rationaliser le travail. Je ne crois pas qu'on gagne de l'argent du seul fait de la dématérialisation mais je crois qu'en rationalisant les procédures par une dématérialisation efficace, on gagne énormément en temps et efficacité.

Le partage des informations ne doit pas être vu pour une typologie d'opérations donnée mais de façon plus large et globale au niveau des chaînes de valeur. Il faut avoir une vision de la dématérialisation qui doit avoir pour objectif de rationaliser la saisie et l'utilisation des données tout en garantissant leur confidentialité et leur sécurité.

LES CONTRAINTES

Quand on parle de dématérialisation dans le transport et le commerce international, on parle d'une multitude d'entités économiques publiques et privés qui interviennent : la douane mais aussi d'autres administrations (sanitaires et phytosanitaires, marchandises dangereuses...) qui n'ont pas encore tout dématérialisé ; donc il y aura coexistence entre les données transmises électroniquement et les données « papier ».

Par ailleurs, il y a différents partenaires des chaînes de valeur et dans les chaînes logistiques avec un environnement juridique différent :

- des contrats vente/achat donc des données entre acheteur et vendeur dont certaines sont sensibles
- des contrats de prestations de services avec des intermédiaires ou pas : quelle nature juridique ? Qu'en est-il de la protection des données ? De la confidentialité ?

Il ne faut pas perdre de vue l'objectif des informations qu'on veut mettre à disposition : est-on prêt à tout mettre à disposition pour tout le monde ? Ou uniquement un certain degré de protection avec limitation de l'accès pour certains à certaines données ?

Intérêt de l'entreprise et de son savoir passe par la protection des données commerciales et les opérateurs intervenant dans la chaîne ont aussi des obligations pratiques et juridiques importantes : sécurité des données, traçabilité des éventuelles corrections etc. Si on arrive à gérer cela pour des flux régulier, c'est plus difficile dans une chaîne dont on ne connaît pas l'ensemble des acteurs, il y a donc des précautions à prendre.

Autre contrainte importante : le problème de l'harmonisation technique les standards (formats, types de données, protocole de communication...). Exemple : en Russie ou Biélorussie les standards techniques



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

sont différents de ceux de l'UE. Il existe une dimension pratique, une dimension juridique et aussi une dimension technique. Idem pour les certificats de signature électronique qui sont différents dans chaque pays et dont la reconnaissance mutuelle n'est pas assurée.

Par ailleurs chacun y est allé de « sa dématérialisation » : exemple le certificat d'origine en ligne existe dans certains pays et pas dans d'autres. On a réfléchi à des schémas simples mais on n'a pas intégré les cas impliquant plusieurs pays. Aux USA il n'y a pas de philosophie transit.

Dès lors qu'il y a plus d'une frontière à traverser, les opérateurs se trouvent confronter à des difficultés importantes.

LES ENJEUX

Trouver les moyens de s'ajuster et de s'adapter aux exigences de chacun. Le transport aérien est relativement concentré, idem pour le ferroviaire ; le transport maritime connaît aussi un certain degré de concentration mais dans le domaine routier c'est le contraire : atomisation du nombre d'opérateurs.

Il faut essayer de s'affranchir de l'absence de standards internationaux et définir une sorte d'autoroute pour les échanges de données en veillant de façon précise à la protection des données sur le plan juridique.

S'adapter aux contingences pratiques. Problème des langues et problème des standards différents : pas seulement techniques (exemple le SH) mais aussi variation des exigences des douanes. L'UE devrait être plus ferme pour limiter les exigences nationales mais il faut aussi une vision plus large que celle de l'UE car les problèmes se posent ailleurs dans d'autres régions du monde.

LES INITIATIVES

2 exemples d'initiative dans le domaine du transport : le transport aérien et le transport routier

Rappel : il faut distinguer la lettre de voiture du contrat de transport.

Le contrat de transport aérien est, par des conventions internationales, bien défini (Convention de Varsovie et suivantes). Dans le transport aérien, la LTA est la matérialisation du contrat et le document de transport.

C'est différent en transport routier : il peut y avoir dématérialisation de la lettre de voiture, mais pas dématérialisation du contrat de transport, cela implique des différences et des contraintes juridiques supplémentaires. La lettre de voiture en routier n'est pas un contrat mais elle contient les informations devant accompagner la marchandise.

Initiative dans le transport aérien : le e-freight de IATA a commencé au milieu des années 2000 et s'est surtout développé à partir de 2010 avec une vision « porte à porte » avec suppression radicale du papier remplacé par des échanges de données. Comme il y a relativement peu d'opérateurs cela a permis de définir quelques grands standards techniques pouvant être utilisés par l'ensemble des acteurs de la chaîne afin d'économiser du temps et de l'argent dans le suivi des envois et d'améliorer la qualité des services.

Cela nécessitait un certain nombre de prérequis : standardisation des messages pour le contenu et le format.

Approche étape par étape afin de pouvoir bénéficier du soutien des administrations douanières qui devaient avoir des systèmes informatisés et qui acceptent comme valables des données électroniques et non plus papier + possibilité de corriger et d'accuser réception des différentes étapes du transport.



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

Les clefs du succès : un nombre d'acteurs limité concentré surtout sur les compagnies aériennes et les commissionnaires « forwarder ». Certaines capacités sont nécessaires notamment en ce qui concerne l'archivage, et pour du porte à porte cela nécessite que l'ensemble des intervenants soient connectés y compris les douanes. Les opérateurs demeurent libres du choix de leur système du moment qu'ils délivrent les informations dans les formats choisis.

Par ailleurs la LTA faisant également office de contrat de transport, cela a aussi été dématérialisé. Pour simplifier les échanges, IATA a tranché un point important c'est-à-dire une approche globale avec signature du contrat une seule fois pour l'ensemble des opérations. Un transitaire qui souhaite bénéficier d'une lettre de voiture dématérialisée signe une fois avec IATA mais pas avec chaque compagnie aérienne. Cette approche multilatérale a permis de simplifier la dématérialisation dans le transport aérien et donc un développement important. But : aller vers une généralisation du système.

Initiative dans le transport routier

Caractéristiques : forte tradition papier. Les documents font partie de la culture et plus on va vers l'est et plus c'est le cas. Secteur atomisé avec des centaines de milliers d'opérateurs en Europe. Intervenants d'une diversité importante. Contraintes des passages frontières quand on sort de l'UE.

Cadre juridique ancien car la convention CMR ne permet pas d'être révisée (pas de disposition pour) et pour la modifier il faudrait une conférence diplomatique...

Contexte différent de l'aérien : le contrat de transport routier est consensuel, il n'a pas besoin d'être écrit. Pour la lettre de voiture, la convention CMR fixe les informations et recommande l'émission de celle-ci, mais même en l'absence d'une lettre de voiture, le contrat demeure. Autre particularité : c'est un document contradictoire.

Le protocole additionnel à la convention CMR instituant la possibilité d'utiliser une lettre de voiture électronique, entré en vigueur en juin 2011 (e-CMR) n'a pas rencontré beaucoup de succès puisque seuls 7 ou 8 pays l'ont ratifié, ce qui représente un handicap sérieux à la dématérialisation dans le secteur.

Par ailleurs les divers corps de contrôle n'acceptent pas des informations qui ne sont pas sur support papier donc en même temps que la dématérialisation de la lettre de voiture il faut une législation qui impose la reconnaissance des documents dématérialisés par les autorités de contrôle, c'est une question fondamentale.

Les problèmes pratiques en dehors des standards techniques : un transporteur qui veut dématérialiser ses lettres de voitures devra passer un contrat avec chacun de ses clients = multitude de contrats et de standards en fonction des régions du monde et en fonction des clients. Cela signifie que pour atteindre une dématérialisation efficace, il faudra faire des efforts de compatibilité technique importants et en plus il faudra définir la méthode, les formats, les protocoles de sécurité, la traçabilité des changements et la compatibilité des systèmes d'archivage.

La dématérialisation en transport international routier est assez peu répandue. En national, il y a des solutions qui fonctionnent.

L'absence de standards techniques et un vrai obstacle à la dématérialisation dans le transport routier.

Certains domaines en routier ont dû s'adapter nommant pour le transit et pour les ENS/EXS.

Dans le domaine du TIR lorsque l'UE a imposé l'enregistrement dans le système NSTI des carnets TIR pour le parcours dans l'UE cela a posé des problèmes de langue mais aussi de saisie des données dans des systèmes étrangers avec lesquels les transporteurs hors UE n'avaient aucun rapport, aussi l'IRU a proposé une solution et elle en a profité pour l'utiliser comme approche à la dématérialisation de la lettre de voiture internationale. On part du transit vers le transport afin de permettre d'éditionner une lettre



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

de voiture et de l'imprimer mais pas d'échanger avec chargeurs, de modifier, etc. C'est une ébauche prometteuse sur la voie de la dématérialisation.

LES CLEFS D'UNE DÉMATÉRIALISATION RÉUSSIE

Capacité de systèmes interopérables en l'absence de standards définis. Pourquoi ne pas créer une passerelle que les intervenants d'une chaîne de valeur avec des droits d'accès qui pourrait collecter des données et les mettre à disposition y compris avec protection des données et limitations des accès.

Mais on ne pourra pas vraiment parler de dématérialisation sans une approche harmonisée. Il faut définir quelques grands standards techniques mondiaux.

Et puis surtout il faut imaginer des systèmes ouverts : pas seulement développé pour un client mais conçu pour être ouvert à plusieurs standards et techniques différents.

La dématérialisation est possible et sans aucun doute réalisable si on se fonde sur des relations commerciales de longue durée. C'est plus délicat lorsqu'on parle d'opérations isolées.

La standardisation des données, des formats et des protocoles de communication est indispensable.

La Code des Douanes de l'Union (CDU) va dans ce sens mais il faudrait une approche plus globale sur les procédures du commerce international y compris le transport.

Le challenge : le dédouanement centralisé qui va bouleverser les procédures, la technique jouera un grand rôle et on ne peut plus penser la dématérialisation sous l'angle de l'opération unique mais vers une philosophie globale d'un opérateur connu. Facile à faire dans un pays, plus difficile si plusieurs pays sont impliqués.

INTERVENTION DE PHILIPPE BONNEVIE

AUTF - Voir présentation en PJ

DÉMATÉRIALISATION ET TRANSPORT

Le sujet existe depuis longtemps. En transport maritime la dématérialisation des connaissances maritimes a démarré dans les années 1980. Conséquence : concept de titre de propriété du connaissance a disparu et pour la preuve du contrat on ne s'est pas posé de questions à l'époque car il existe des conventions internationales donc pas trop d'aléa. Le SEA WAY BILL dématérialise le contrat de transport mais n'emporte pas la propriété des marchandises

Ces acquis ont été officialisés dans les règles de Rotterdam qui ne sont pas encore en activité mais dans lesquelles les documents de transport maritimes peuvent être entièrement dématérialisés.

Qu'est ce qui manque à un acteur du commerce international pour que sa chaîne soit tout à fait dématérialisée ? La facture, le certificat d'origine (négociations diplomatiques qui devraient être entreprises au niveau UE), le transfert des données techniques et juridiques vers les hubs internationaux que sont les ports et aéroports (AP + et CIN)

POSITION DES CHARGEURS VIS-À-VIS DE LA DÉMATÉRIALISATION DE L'INTERFACE PORTUAIRE

Cf Forum organisé par l'AUTF le 19/11/2014 (adhérents ODASCE : voir CR de la commission politique douanière du 28/11/2014)

L'AUTF a entrepris une action car à quoi servent des procédures simplifiées et l'achat de systèmes d'informations pour le dédouanement si une fois arrivé dans un port ou un aéroport on ressaisit manuellement les informations avec les risques d'erreurs et les coûts que cela induit.

À quoi sert un TMS (logiciels de gestion et d'optimisation du transport) si les informations ne vont pas directement aux acteurs portuaires et aéroportuaires ?



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

L'Asie est en avance sur ce sujet, même en commerce inter pays y compris en matière douanière où les informations de la déclaration dans le pays d'export servent à dédouaner dans les pays d'importation. Même dans les pays du nord de l'Europe, il y a réutilisation des informations par les systèmes douaniers et les CCS sont des systèmes ouverts à tous.

Les chargeurs français ont du retard sur ce sujet et souhaitent avoir un processus similaires aux pays du nord. Des actions ont été entreprises au niveau politique afin d'ouvrir le système d'AP + car on considèrerait que les CCS sont des outils d'intérêt national.

La douane française (DGDDI), en charge du sujet, a scindé la demande en deux :

- CCS Portuaire AP + : Après un démarrage difficile on a abouti à l'ouverture d'un « menu chargeur »

La décision a été prise et validée de créer un menu chargeur dans AP + (définition plus large que les importateurs et exportateurs). La DGDDI a confié à la SOGYP le rôle de définir les fonctionnalités du menu chargeurs. Des entreprises pilotes ont commencé des tests en septembre.

Le projet continue sous d'autres égides

Pour faciliter le dédouanement les ports pourront être considérés comme bureau de rattachement

Stratégie de la douane = transfert en lieu et place du transit.

- PFM (Procédure Fluvio/Ferré Maritime) : sujet plus consensuel avec une approche dynamique et positive. Harmonisation des procédures et abandon du transit pour le dernier km au profit d'une procédure de transfert.

Pour les témoignages des entreprises pilotes sur ces 2 points voir slides 11 à 20.

CONCLUSION DU FORUM AUTF

Concernant le « menu chargeur » du système AP + : pas encore complet et stabilisé. Phasing à faire. Information des responsables logistiques et transport qui ne perçoivent pas toujours pleinement les avantages de la dématérialisation.

L'AUTF considère que les grands acteurs économiques doivent pouvoir accéder à l'intégralité des fonctionnalités afin de bénéficier des mêmes possibilités que leurs concurrents asiatiques

On espère un système opérationnel et stabilisé fin 2015.

DÉBAT AVEC LA SALLE

STANDARDS INTERNATIONAUX

Lance Thompson – Société CONEX / Vice-Président ONU-CEFACT : Concernant le manque de standards internationaux, au sein de l'Un-Cefact, on a développé la norme EDIFACT largement utilisée dans la plupart des ports et moyens de transport. On travaille aussi sur un nouveau projet « multimodal transport » qui consiste à retranscrire les modalités EDIFACT dans des termes qui pourrait être retranscrits dans d'autres technologies comme JSON, XML etc.

Le défaut du modèle IATA : il impose un point de vue aérien à tous alors que l'on doit travailler dans d'autres secteurs et le coût IATA est extrêmement cher, les codes sont uniquement IATA, il faut les transcrire dans des codes ONU. On travaille également à l'ONU-CEFACT sur ces sujets pour couvrir tous les besoins du transport multimodal.



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

Jean ACRI : C'est très clair mais dans la pratique les pays de l'est ne l'utilisent pas. Il y a des standards internationaux avec des différences régionales

Lance THOMPSON : Il y a autant de standards que de systèmes informatiques. EDIFACT peut être un standard international interopérable.

Jean ACRI : Ce qui manque c'est l'approche multimodale ou intermodale. La prise en compte des différents modes de transport par les autres modes (IATA mais cela vaut aussi pour le ferroviaire) et c'est sur ces points qu'il faut faire des efforts. Une approche globale et pas seulement par domaine et régions car les opérateurs qui ont une vaste couverture géographique sont confrontés à des difficultés.

Anne SANDRETTO - TLF / ONU-CEFACT : C'est parce que nous avons fait ce constat que nous avons lancé ce projet qui a eu du mal à voir le jour mais qui a été validé. Le projet multimodal = notion d'interopérabilité entre les différents systèmes entre tous les modes de transport. Le projet est prêt et à vocation à développer les messages EDIFACT mais aussi à faire le pont avec les formats types XML. On est sur la bonne voie mais il reste du chemin à faire. Au niveau européen projet EDIFACT de ANA (Article Number Association : association d'entreprises créée pour faciliter la normalisation dans la chaîne logistique)

IMPACTS DE LA DÉMATÉRIALISATION

Raphaël BARAZZA – Avocat : A-t-on une idée d'un impact positif ou négatif de cette dématérialisation en termes d'emplois ?

Jean ACRI : Dans certains pays du monde le fait d'avoir des procédures compliquées et « papier » permet aux états d'avoir des emplois non qualifiés aux frontières. Cela entretient des emplois qui n'en sont pas pour avoir la paix sociale. En Europe je ne sais pas, mais je ne crois pas que ce soit un facteur.

En Afrique de l'Ouest, Proche Orient, etc. Les procédures documentaires en frontières sont génératrices d'emploi et de revenus.

La dématérialisation est une thématique intéressante dans le monde développé mais elle est vue ailleurs dans le monde comme destructeur d'emploi et facteur de déséquilibre social.

Il y a une opportunité pour ces pays à former des savoir-faire pour générer des emplois qualifiés et stables.

Néanmoins même si on gagne un peu chez nous grâce à la dématérialisation, s'il n'y a pas d'équivalent à l'international, sur certaines destinations le bénéfice global du système est altéré.

Philippe BONNEVIE : Dès qu'il y a rationalisation = destructeur d'emploi (voir mise en place des conteneurs dans les années 60 pour les dockers). Le progrès, c'est des professions qui se créent et d'autres qui meurent. Les emplois ne seront pas les mêmes.

La dématérialisation permettra d'accroître notre productivité et compétitivité.

A l'international = cela ne créera peut-être pas d'emplois mais en tout cas cela pourrait permettre de ne pas en perdre.

Exemples de gains : au port de Douala (Cameroun) il faut entre 15 et 19 jours pour sortir un conteneur alors qu'à Cotonou (Bénin) c'est plus rapide grâce à une gestion portuaire dématérialisée.



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

CCS

Pierre CONTE – Consultant GV CONSEIL: la dématérialisation, oui, bien sûr ! Mais ce qui est gênant c'est qu'elle est validée par l'administration tout en laissant le secteur privé s'en charger et donc une concurrence se crée entre les prestataires de différents secteurs qui canalisent les flux. Il ne faut pas oublier les petites entreprises. Plateformes = rémunérations = partie tarifs importante. Les administrations douanières qui sont « service public » ont arrêté de faire la prise en charge douanière et ont laissé la main sur celle-ci à des sociétés privées. Cela peut générer les mêmes problèmes que ce qui est arrivé pour le transport routier qui a connu 2 bourses de fret pratiquant les prix qu'elles voulaient. Il ne faut pas que les sociétés qui vont gérer ces données n'en fassent un monopole de fait.

Philippe BONNEVIE : Le point important c'est de savoir qui initie la démarche ? Exemple, aux Pays-Bas, c'est le gouvernement hollandais qui a décidé de créer les systèmes (portuaire et aéroportuaire) avec un motif affiché de productivité nationale.

En Flandres après une vision « par ville » on arrive à une régionalisation

Dans les pays d'Asie, c'est l'État qui a développé le système (même s'il délègue la gestion à un prestataire)

En France : l'Etat s'est défaussé sur le privé.

ARCHIVAGE DES DONNÉES

Olivier BICANIC – GMJ PHOENIX : Quid de l'archivage des données ?

Jean ACRI : pas de solution unique non plus. Chacun doit organiser son archivage et c'est une des difficultés car il n'y a pas de règle établie.

Pas de standard en termes d'archivage sécurisé pour le montant et pas d'harmonisation des délais d'archivage selon les sujets et les pays

PROPRIÉTÉ DES DONNÉES – CONFIDENTIALITÉ

Evelyne IRIGARAY - ODASCE : L'idée lancée par USA et les Pays-Bas : qui est propriétaire des données ? Qui a le droit de les envoyer ? De les utiliser ? Etc. On parle de données qui appartiennent à l'entreprise, mais qui sont envoyés à des partenaires et qu'on doit payer pour récupérer...

Notion de partage des données : on voit de plus en plus de contrat de type « honor of data ».

Jean ACRI : Problème de la protection commerciale de ces données qui est une question extrêmement sérieuse.

Jean-Pierre VIRET : un des moyens de communication les plus répandus est les envois sous .PDF, et on s'aperçoit que ceux-ci circulent sans qu'on sache vraiment à qui, donc la notion de propriété est extrêmement importante.

Jean ACRI : des travaux ont été menés pour définir des clauses sur la protection des données et de plus en plus d'entreprises mettent des clauses mêmes dans les emails.



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

Philippe BONNEVIE : sécurité = moins de ressaisie et d'intermédiaires possible dans le menu chargeurs. Exemple : pouvoir envoyer la donnée dans le processus ECS directement sans ressaisie pour des raisons de confidentialité mais c'est une réponse partielle.

Anne SANDRETTO - TLF : la propriété des données ne concerne pas seulement les données ; ce qui me paraît important dans le concept de supply chain c'est aussi le statut tout au long de la supply chain et cela ne peut pas se faire tout seul. Il faut que quelqu'un donne le statut car il y a transfert de responsabilité à chaque fois.

Le Projet CORE : principe collaboratif intéressant (22 pilotes au niveau européen) de mutualisation des données : regarder comment et à quel coût.

Philippe BONNEVIE : système économique grâce à la traçabilité des données et à la mutualisation. La philosophie CORE = si tous les systèmes du monde pouvait communiquer entre eux...

Jean ACRI : une dimension sous-estimée est le problème de la confiance entre les états. C'est une dimension qui empêche beaucoup de progrès dans le domaine de la dématérialisation mais aussi dans d'autres domaines comme le domaine douanier.

Michèle PETITGENET : Y-a-t-il des français qui participent au projet CORE ?

Lance THOMPSON : Conex est une des 75 entreprises qui y participent, mais il n'y pas de représentation du secteur public français.

Evelyne IRIGARAY : Dans le cadre du projet CORE l'Université d'Utrecht a mis en place un jeu sur la mutualisation des données dans la supply chain. L'Odasce va essayer d'organiser une session. C'est très stratégique et cela demande beaucoup de réflexion : manager, retour sur investissements etc. En France on a du mal à trouver des pilotes et c'est dommage

Philippe BONNEVIE : L'AUTF a parlé de CORE à ses adhérents mais en France le département transport et logistique n'est pas indispensable dans la stratégie d'entreprise, et de ce fait les directions ne sont pas prêtes à dégager des investissements. Problématique triviale en France.

Michèle PETITGENET : Le problème c'est qu'on n'atteint pas les bons interlocuteurs. Démarche : ce dont les directions commerciales (ADV et achats) qui doivent être impliqués.



Programme CORE :
<http://coreproject.eu>



O.D.A.S.C.E.

Office de Développement par l'Automatisation
et la Simplification du Commerce Extérieur

ANNEXE

ODASCE – PARCOURS PROFESSIONNELS EN FORMATION CONTINUE



Les parcours « Manager » de l'ODASCE sont certifiants au titre du CP FFP (Certificat Professionnel de la Fédération de la Formation Professionnelle).

Pour toute demande d'ouverture d'un dossier de parcours, nous contacter : au 01.55.34.76.80 ou par courriel à contact@odasce.org
Des renseignements complémentaires sur nos stages et parcours, les programmes des formations et tarifs sont disponibles auprès de l'ODASCE, contactez Edwige CEIDE au 01.55.34.76.80 ou par courriel contact@odasce.org, Retrouvez-nous également sur www.odasce.asso.fr